



# ADVIES

CRB 2019-2001

Bijdrage van de CRB aan het geïntegreerd  
Nationaal Energie-Klimaatplan  
2021-2030

CCE  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
CRB





## **Advies**

# **Bijdrage van de CRB aan het geïntegreerd Nationaal Energie- Klimaatplan 2021-2030**

**Brussel  
23-10-2019**

## Inbehandelingneming

Zoals elke lidstaat van de Europese Unie moet België een geïntegreerd Nationaal Energie-Klimaatplan 2021-2030 (hieronder NEKP genoemd) ontwikkelen. Dat plan zal een sleutelrol spelen om een vermindering van zijn afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, betaalbare energie voor de ondernemingen en de burgers en de naleving van de klimaatverbintenissen te realiseren. Hiertoe zet de Europese Commissie in op vijf dimensies: bevoorradingszekerheid; een volledig geïntegreerde Europese energiemarkt; energie-efficiëntie en vraagbeheer; decarbonisatie; onderzoek en ontwikkeling<sup>1</sup>.

Ons land heeft eind 2018 een eerste versie van het NEKP overhandigd aan de Europese Commissie (EC), die hiervan een volledige evaluatie heeft verricht; daarin worden tal van zwakke punten naar voren gebracht en aanbevelingen geformuleerd, waarmee België rekening moet houden in de definitieve versie die ten laatste op 31 december 2019 aan de EC moet worden bezorgd.

De recente werkzaamheden van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven kunnen concrete antwoorden op die aanbevelingen aanreiken. Tijdens de dialoog met de stakeholders over het federaal Energie-Klimaatplan die op 13 september 2019 werd georganiseerd door de fod Economie en de fod Volksgezondheid hebben de stakeholders die vertegenwoordigd zijn in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) hun gemeenschappelijke standpunten over het federaal Energie-Klimaatplan voorgesteld. Deze gemeenschappelijke boodschappen van de werkgevers- en de werknemersbank, die zijn ontleend aan gemeenschappelijke adviezen van de CRB en in dit advies zijn overgenomen, kunnen bijdragen tot een rechtstreeks antwoord op de energie- en klimaataanbevelingen die de Europese Commissie aan België heeft gericht.

### 1 Transversale as: de governance

Inzake governance heeft de CRB samen met 6 andere adviesorganen met één stem gesproken in een gemeenschappelijk advies ([CRB 2019-1100](#)):

Volgens de Raden vertoont het ontwerp van NEKP nog grote tekorten (die hieronder worden beschreven) wat de elementen van governance betreft. Volgens de Raden zullen die tekorten door de betrokken regeringen volledig moeten worden weggewerkt in de definitieve versie van het NEKP.

#### ***Belang van het maatschappelijk debat en van transparantie***

*“De consultatieprocessen van het beleid worden door sommige beleidsniveaus te weinig gebruikt” ([CRB 2019-1100](#), blz. 2). [...] “er is nood aan betere overlegprocessen en een betere overlegagenda op de verschillende beleidsniveaus om kwaliteitsvol om te kunnen gaan met de urgente uitdagingen op het vlak van energie en klimaat” ([CRB 2019-1100](#), blz. 4).*

“De verschillende beleidsniveaus moeten daarbij intensiever met elkaar overleggen met het oog op een concreet resultaat en hun acties op elkaar afstemmen om de coherentie van het mobiliteitsbeleid”, het energie- en het klimaatbeleid in het kader van het Nationaal Energie-Klimaatplan (NEKP) te garanderen. “Bovendien moeten ze beter gebruik maken van de bestaande coördinatieorganen en deze transparanter maken, met name ten aanzien van de sociale partners. Transparantie is essentieel om over informatie te beschikken waarmee het sociaal overleg met kennis van zaken kan worden gevoerd. Dat overleg is cruciaal om een maatschappelijk draagvlak te creëren dat bepalend is voor het succes” van het Nationaal Energie-Klimaatplan (NEKP).

Voorts willen de raden graag “op een kwalitatieve en structurele manier bij het verdere proces betrokken worden” ([CRB 2019-1100](#), blz. 2).

---

<sup>1</sup> Dit zijn de vijf dimensies van de Energie-Unie, waarrond dit advies is gestructureerd.

### ***Gebrek aan leesbaarheid van het ontwerp van NEKP en gebrek aan coördinatie tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus***

“Het ontwerp van NEKP is een samenvoeging van verschillende plannen van de federale en regionale regeringen, met een beperkte synthese van die afzonderlijke plannen. Van een echt geconsolideerd plan is er nog geen sprake. Bovendien blijven er vragen bij het juridisch en politiek statuut van het geheel, ook in zijn huidige vorm, gezien de verschillende manier waarop de afzonderlijke regeringen die plannen hebben bevestigd. Volgens de Raden dient de onduidelijkheid volledig te worden weggewerkt door de betrokken regeringen” ([CRB 2019-1100](#), blz. 2). In de definitieve versie van het NEKP zal er ook op moeten worden toegezien “om binnen de structuur die wordt opgelegd door de verordening betreffende de governance van de Energie-Unie een meer leesbaar document te maken (onder meer via betere overzichtstabellen en samenvattingen). Dat moet ertoe leiden dat burgers en andere stakeholders beter kunnen begrijpen welk beleid de overheden effectief willen voeren om tegemoet te komen aan de urgente uitdagingen op het vlak van energie en klimaat” ([CRB 2019-1100](#), blz. 3).

Bovendien “getuigen de doelstellingen en maatregelen van de verschillende beleidsniveaus vaak nog te weinig van een geïntegreerde systemische visie en zijn ze te weinig op elkaar afgestemd, onder meer op het vlak van de volgende domeinen: milieufiscaliteit, duurzame mobiliteit, infrastructuurplanning gericht op de transitie naar een lagekoolstofsamenleving en financiering” ([CRB 2019-1100](#), blz. 2). “Cruciaal voor een systemisch beleid op het vlak van energie en klimaat is de noodzakelijke keuze van de betrokken beleidsniveaus om transversaal (over de afzonderlijke beleidsdomeinen heen) en interfederaal (met de verschillende beleidsniveaus samen) te werken” ([CRB 2019-1100](#), blz. 5).

### ***De concrete maatregelen zijn onvoldoende uitgewerkt***

Volgens de Raden “bepaalt het ontwerp van NEKP een aantal sectoriële doelen, maar geeft het niet altijd voldoende duidelijkheid over de concrete uit te voeren maatregelen en de menselijke en financiële middelen daarvoor” ([CRB 2019-1100](#), blz. 3).

### ***Gebrek aan evenwicht tussen de vijf dimensies van de Energie-Unie***

Volgens de Raden “is binnen het ontwerp-NEKP de aandacht voor de vijf afzonderlijke dimensies van de Energie-Unie niet evenwichtig verdeeld. Met name voor de vijfde dimensie (onderzoek, innovatie en concurrentievermogen) is meer aandacht aangewezen. Verder vinden de raden dat het ontwerp-NEKP meer aandacht zou moeten besteden aan verschillende andere aspecten, verbonden met die vijf dimensies, zoals: energiearmoede, energiezuinigheid en het vermijden van het onnodig gebruik van energie en grondstoffen” ([CRB 2019-1100](#), blz. 3).

## **2 Aanbevelingen met betrekking tot de vijf dimensies van de Energie-Unie**

### ***2.1 Bevoorradingszekerheid en geïntegreerde interne energiemarkt***

Overweging van de aanbevelingen van de EC (13): Er moeten met name meer concrete en kwantificeerbare doelstellingen met betrekking tot energiezekerheid, de interne markt en onderzoek, innovatie en concurrentievermogen worden opgenomen (...)

Aanbeveling 4 van de EC: Maatregelen bepalen ter ondersteuning van de energiezekerheidsdoelstellingen wat betreft de diversificatie en de vermindering van de energieafhankelijkheid, met inbegrip van maatregelen die de flexibiliteit waarborgen.

Aanbeveling 6 van de EC: De regionale samenwerking verdiepen

### ***Een duidelijk en transparant juridisch kader voor de energiemarkt garanderen***

“Om zich aan te passen aan de opkomst van de gedecentraliseerde productie van hernieuwbare energie en van de lokale energiegemeenschappen, moeten onze elektriciteitsnetten evolueren en flexibeler/dynamischer worden. Bijgevolg zijn extra investeringen in distributienetwerken nodig” aldus de Raden, “om deze te versterken en flexibeler te maken. Een actiever beheer van de stromen op de distributienetwerken is ook onontbeerlijk” (Uitdaging Energie).

De Raad herinnert eraan dat “de noodzakelijke investeringen in het Belgische energiesysteem alleen tot stand kunnen komen binnen een kader dat een gunstig investeringsklimaat mogelijk maakt, dat bepalend is voor het creëren van toegevoegde waarde en voor het handhaven en creëren van banen in het kader van de energietransitie. Met name een stabiel en transparant juridisch en fiscaal kader is noodzakelijk om voldoende rechtszekerheid voor de investeerders te waarborgen” (Uitdaging Energie).

### ***De bevoorradingzekerheid op lange termijn garanderen***

De optimale balans tussen productie in eigen land en import dient te worden bepaald tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kostprijs, en rekening houdend met de leveringszekerheid en met macro-economische elementen zoals de impact op de Belgische economie (waaronder de resulterende impact op de werkgelegenheid in alle sectoren) van de elektriciteitsproductie en van de resulterende gas- en elektriciteitstransportkosten (inclusief de impact van meer convergerende prijzen met de buurlanden) en -opbrengsten. Rekening houdend met een geheel aan aspecten waaronder de totale kosten van het Belgische energiesysteem, het technische en economische potentieel van België, de milieu- en klimaatuitdagingen waar ons land voor staat, en andere macro-economische parameters, moet de binnenlandse productiecapaciteit volgens de Raad maximaal worden benut voor zover dit leidt tot een zo groot mogelijke welvaart in het land (in termen van werkgelegenheid, prijzen voor energieverbruikers enz.) (CRB 2017-2055).

De Raad vraagt de voor energie bevoegde minister om binnen een Europees kader overleg te plegen en te werken aan een solide invulling van de euregionale benadering van bevoorradingzekerheid waarin transparantie geboden wordt over de binnenlandse en buitenlandse aangehouden capaciteit (CRB 2017-2055).

### ***De ontwikkeling van lokale energiegemeenschappen aanmoedigen en vergemakkelijken***

De Raad pleit voor “de invoering van duidelijke federale regels en voor de harmonisatie van de federale en gewestelijke regelgeving voor de lokale gemeenschappen inzake energie en duurzame ontwikkeling (rol van de actoren, duidelijke omschrijving van gereguleerde en niet-gereguleerde activiteiten, deelneming in het kapitaal van projectvennootschappen voor lokale hernieuwbare energie enz.) om hun ontwikkeling aan te moedigen en de deelname van de maatschappij aan en de ontwikkeling van duurzame projecten gemakkelijker te maken” ([CRB 2018-1750](#), blz. 18).

### ***De samenwerking met de buurlanden versterken***

De Raad is van oordeel dat er nood is aan “meer samenwerking met de buurlanden op het gebied van bevoorradingzekerheid” [...] Hij vraagt “om binnen een Europees kader te werken aan een solide invulling van de euregionale benadering van de bevoorradingzekerheid waarin transparantie geboden wordt over de binnenlandse en buitenlandse aangehouden capaciteit”. Bovendien “is er een belangrijke rol weggelegd voor een versterkte markt door betere verantwoordelijkheden van marktpartijen die verder reiken dan 24 uur. Het is noodzakelijk dat interconnectiecapaciteit gegarandeerd wordt, zowel op korte als op lange termijn”.

### ***Zich uitspreken ten gunste van een gemeenschappelijk Europees standpunt en een gelijk speelveld***

“De organisatie van een energiemarkt die de afstemming tussen vraag en aanbod, alsook gepaste prijssignalen voor de goede werking ervan garandeert, moet binnen een Europees kader passen. Om die reden moet het belang van een gemeenschappelijk Europees standpunt en van een gelijk speelveld voor investeringen op middellange termijn, van meer samenwerking tussen de regelgevende autoriteiten, de lidstaten en de transmissienetbeheerders en van een onderlinge toenadering van de belasting- en tariefbeleidsmaatregelen, de maatregelen m.b.t. de normen en de milieu- en veiligheidsregelgeving worden onderstreept” [...] “Er zit meer in het bijzonder veel potentieel in een nauwe samenwerking tussen de energieregulators op zowel nationaal als Europees niveau”.

## **2.2 Energie-efficiëntie en decarbonisatie van de economie**

Aanbeveling 1 van de EC: Aanvullende informatie verstrekken over de beleidslijnen en maatregelen die nodig zijn om de broeikasgasdoelstelling van -35 % in 2030 ten opzichte van 2005 te halen voor sectoren die niet vallen onder de EU-regeling voor de emissiehandel, waaronder de bouw- en vervoersector.

### **2.2.1 Sectorale maatregelen: Gebouwen**

#### ***Renovatie van het oude vastgoedpark***

De commissie Energie van de CRB werkt momenteel aan de identificering van concrete maatregelen om de energierenovatie van het Belgische gebouwenbestand te verbeteren. De lopende werkzaamheden hebben o.a. betrekking op de modaliteiten voor de invoering van het gebouwenpaspoort en de rol ervan bij het centraliseren van de gegevens en het toezicht op de energieprestaties van het gebouwenbestand; de verschillende energievereisten en de sociale problemen die voortvloeien uit een verplichting om te renoveren; de mogelijkheden voor hervormingen van de woonfiscaliteit; en de beleidsmaatregelen die moeten worden ingevoerd om de renovatie van gebouwen in mede-eigendom te vergemakkelijken, om de belemmering van “split incentives” tussen eigenaars en huurders op te heffen en om de sociale woningen aan te passen aan de behoeften.

#### ***De voorbeeldfunctie van de federale overheidsgebouwen opleggen***

Volgens de Raad “moet de openbare sector ambitieuze actieplannen voor de renovatie van zijn eigen gebouwen opstellen. Hij moet daartoe een traject uitstippelen op het vlak van isolatie, optimaal en slim energiebeheer, energie-efficiëntie, doeltreffende warmte- en koudeproductie, opslag en productie van hernieuwbare energie. Hij moet een voorbeeldfunctie inzake energie vervullen, niet alleen voor zijn gebouwenpark, maar ook voor de gebouwen die hij huurt. De openbare sector zal alleen gebouwen mogen huren die beantwoorden aan hoge EPB-normen” ([CRB 2018-1750](#), blz. 5).

#### ***Strengere normen inzake warmteproductie vastleggen***

Volgens de Raad “moeten, wat de warmteproductie betreft, maatregelen m.b.t. de toepassing van strenge emissienormen en zelfs maatregelen die bepaalde soorten verwarming verbieden (bv. in sommige steden of gebieden waar problemen met de luchtkwaliteit rijzen) worden getroffen. De normen kunnen ook gericht zijn op brandstoffen” ([CRB 2018-1750](#), blz. 6).

De Raad pleit “voor de tenuitvoerlegging van coherente en gecoördineerde energiematregelen op de verschillende beleidsniveaus in de bouwsector. De vastlegging (of versterking) van strenge productnormen, op Europees en federaal niveau, m.b.t. de productie van warmte en koude moet gebeuren in samenhang en coördinatie met de atmosferische emissienormen, de installatienormen en de strikte controle op de toepassing van de productnormen inzake de koolstof- en atmosferische emissies op regionaal niveau” ([CRB 2018-1750](#), blz. 16; [CRB 2019-1100](#), blz. 6). In dit verband “vragen de Raden om erover te waken dat de administraties die verantwoordelijk zijn voor deze controles over voldoende middelen beschikken om hen in staat te stellen deze opdrachten effectief uit te voeren” ([CRB 2019-1100](#), blz. 6).

“Voor de kansarmsten moeten ondersteunende maatregelen worden genomen” ([CRB 2018-1750](#), blz. 6).

### 2.2.2 Sectorale maatregelen: Mobiliteit

Volgens de Raad zou een duurzaam mobiliteitsbeleid « terzelfder tijd drie doelstellingen moeten nastreven, nl.:

- *de burgers (met inbegrip van de werknemers) op een betaalbare, veilige en efficiënte manier toegang verschaffen tot goederen en diensten, de arbeidsplaatsen en het sociaal maatschappelijk leven;*
- *de bedrijven in staat stellen om op een concurrentiële, veilige en efficiënte manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen en diensten op dezelfde manier te kunnen afleveren;*
- *de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de volksgezondheid minimaliseren” ([CRB 2015-2220](#)).*

#### **Een interfederale mobiliteitsvisie uitwerken**

“Het uitblijven van een interfederale mobiliteitsvisie resulteert in een incoherent en ondoeltreffend mobiliteitsbeleid<sup>2</sup> en belemmert noodzakelijke investeringen in vervoersinfrastructuur en de ontwikkeling van het mobiliteitsaanbod. Daarom moet”, aldus de Raad, “absoluut zo snel mogelijk een interfederale langetermijnvisie inzake mobiliteit van personen en goederen worden ontwikkeld, die vertaald wordt in een mobiliteitspact met concrete actieterreinen en die een breed maatschappelijk draagvlak geniet” (Focus Mobiliteit).

#### **Het spoor als kloppend hart (Focus Mobiliteit)**

Volgens de Raad “is het spoor een structurerende as van het vervoer in België waarop de overige mobiliteitsoperatoren moeten kunnen aansluiten”. De Raad is van oordeel dat “voor de NMBS een belangrijke rol is weggelegd in het verder ontwikkelen van de multimodaliteit”. Daarom is het volgens de Raad belangrijk dat “de NMBS:

- werk maakt van de verdere ontwikkeling van het voorstedelijk treinaanbod (S-aanbod) in en rond grote steden met veel verkeerscongestie;
- overgaat tot de geleidelijke toepassing van een model van aansluitingsknooppunten op het Belgische spoornetwerk;
- de treinstations mee helpt evolueren naar multimodale en multifunctionele polen;
- afstemt met andere vervoersoperatoren op het vlak van dienstregelingen, reizigersinformatie, geïntegreerde tarieven en vervoerbewijzen;
- net zoals de andere vervoersoperatoren wordt aangemoedigd om een opendatapolitiek te voeren, zowel voor de verschillende beleidsniveaus als voor ontwikkelaars van beleidsinstrumenten en operationele tools” ([CRB 2018-1750](#), blz. 7).

Het treinaanbod wordt, enerzijds, als dit gerechtvaardigd is, verhoogd op de assen met grote reizigersstromen. Anderzijds worden op de middelgrote assen, na een analyse die de optie zou rechtvaardigen, lichte treinen of regelmatige bussen (openbaar vervoer) in eigen bedding aangeboden op omgebouwde en herbestemde spoorlijnen (voor zones met een lage bevolkingsdichtheid). Deze aanpak moet het mogelijk maken de dienstverlening aan de burgers in stand te houden (CRB 2018-1750).

---

<sup>2</sup> Zoals minister Bellot op 7 juni 2018 overigens in de pers opmerkte.



### ***Toepassing van het beheerscontract van Infrabel om het goederenvervoer per spoor te versterken***

Volgens de Raad “heeft de beheerder van de spoorweginfrastructuur een cruciale rol te spelen in de verhoging van de aantrekkingskracht van het goederenvervoer per spoor en vormt het beheerscontract van Infrabel een belangrijk instrument om dit type van vervoer te bevorderen” ([CRB 2018-1750](#), blz. 7). “Om te zorgen voor een opvolging en te evalueren op welke manier Infrabel zich van zijn missies kwijt, is het volgens de Raad bovendien noodzakelijk deze missies operationeel, dit wil zeggen precies en meetbaar, te maken dankzij indicatoren die zouden kunnen dienen om de verwezenlijking van de missies van de infrastructuurbeheerder te meten” ([CRB 2018-1750](#), blz. 8).

### ***Een sterke regulator voor het spoorvervoer***

De Raad is van oordeel dat de versterking van de spoorregulator noodzakelijk is om de werking van de spoormarkt te verbeteren en de aantrekkingskracht van het spoorvervoer te verhogen ([CRB 2018-1750](#), blz. 9; [CRB 2018-1960](#)).

“Om zijn functie correct te kunnen uitoefenen, is het van essentieel belang dat de spoorregulator over een wettelijk kader beschikt dat hem voldoende technische, menselijke en financiële middelen toekent en dat deze regulator in voorkomend geval evenredige sancties kan opleggen” ([CRB 2018-1750](#), blz. 9).

### ***Vernieuwing van het openbare voertuigenpark***

Volgens de Raad “heeft de openbare sector ambitieuze actieplannen nodig met een duidelijk traject voor de te halen normen inzake koolstof- en atmosferische emissies voor het openbare voertuigenpark (gemiddelde uitstoot van het voertuigenpark)” ([CRB 2018-1750](#), blz. 9).

### ***Meer aandacht geven aan de zachte mobiliteit***

“Door de onveiligheid, de gebrekkige kwaliteit (slecht onderhoud) of het ontbreken van fietsinfrastructuur (vnl. in Wallonië en Brussel) wordt het gebruik van de fiets ontmoedigd. Om het fietsgebruik te bevorderen, is het” volgens de Raad “niet alleen belangrijk te investeren in de aanleg en het onderhoud van veilige fietspaden en fietsautostrades, maar ook in te spelen op de snelle elektrificatie van het fietsenpark” (Focus Mobiliteit).

Volgens de Raad is het ook “belangrijk om het fietsen te bevorderen (in het kader van het woon-werkverkeer) omdat het positieve en aantoonbare maatschappelijke voordelen oplevert (positieve effecten op de volksgezondheid, minder congestie en verontreinigende stoffen). Er is nog een aanzienlijk groeipotentieel voor het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer: de helft van de werknemers woont op minder dan 10 km van het werk<sup>3</sup>, een afstand die in veel gevallen met een (elektrische) fiets zou kunnen worden afgelegd” (Focus Mobiliteit).

### ***Herziening van de fiscaliteit op mobiliteitsvlak***

De Raad “pleit voor harmonisatie, coherentie en volledige coördinatie tussen de gewesten om te vermijden dat de eventuele invoering van een kilometerheffing problemen veroorzaakt voor de werknemers die zich tussen de drie gewesten van ons land verplaatsen. De Raad vraagt dat, als dergelijk systeem wordt ingevoerd, een geharmoniseerd systeem wordt ingesteld in de gewesten” ([CRB 2018-1750](#), blz. 17). De modaliteiten voor de eventuele invoering van zo'n systeem worden eveneens beschreven in het advies [CRB 2018-1750](#) (blz. 17) van de Raad.

---

<sup>3</sup> Bron: CRB 2016-2595 Documentatienota “Vaststellingen m.b.t. de werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer van loontrekkenden uit de privésector”

In zijn adviezen [CRB 2017-0885](#) (blz. 12) en [CRB 2018-1750](#) (blz. 11) formuleert de Raad ook aanbevelingen opdat het (para)fiscale kader van de privéverplaatsingen (woon-werk en louter privé) duurzame mobiliteit en intermodaliteit meer bevordert. Deze aanbevelingen hebben o.a. betrekking op de herziening van de parafiscale behandeling van het zuivere privégebruik van het openbaar vervoer (bv. Railease); de fiscale en parafiscale regels die van toepassing zijn op het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (GGV); het (para)fiscale kader voor de verplaatsingen die worden verricht via deelauto- of deelfietsystemen; de mogelijkheden tot cumulatie van de fiscale vrijstellingen van de werkgeversvergoedingen voor de verschillende vervoermiddelen; en de fiscale behandeling van de bedrijfswagens.

Als een systeem van slimme kilometerheffingen voor alle voertuigen wordt ingevoerd, moet het de fiscaliteit verleggen van het bezit naar het gebruik van een voertuig (CRB 2018-1750). Er zal aan verschillende voorwaarden moeten worden voldaan: het systeem moet geharmoniseerd zijn voor heel het Belgische grondgebied zonder de gewesten te beletten gedifferentieerde tarieven toe te passen; de heffing moet worden bepaald in functie van de congestie, de luchtvervuiling en het gebruik van de infrastructuur; er moet een analyse gemaakt worden van de sociale gevolgen van zo'n heffing en van de passende maatregelen die in dat kader moeten worden genomen; er moet blijvend worden geïnvesteerd in openbaar vervoer met een uitstekende dekking en een aangepaste infrastructuur, teneinde een betrouwbaar alternatief te bieden voor de eigen wagen; de CRB moet worden geraadpleegd over de alternatieven voor de bedrijfswagen die zullen worden ontwikkeld (cf. de Focus "De multimodaliteit verder ontwikkelen", die binnenkort op de website van de Raad wordt gepubliceerd).

### ***Investeren om de vervoersinfrastructuur te optimaliseren***

Volgens de Raad "vereist het optimaliseren van de vervoersinfrastructuur:

- investeringen in het onderhoud van de spoorwegen, de autowegen, de waterwegen, de fiets- en de voetpaden;
- investeringen in het wegwerken van de missing links, na studies die dit rechtvaardigen, in het netwerk van autowegen, fietspaden, waterwegen en spoorwegen;
- investeringen in performante en toegankelijke comodaliteitsplatformen (efficiënte verbinding)" ([CRB 2018-1750](#), blz. 12) "die een efficiënte overgang van de ene vervoermodus naar de andere mogelijk maken, zowel voor het goederenvervoer als voor het personenvervoer" ([CRB 2018-1750](#), blz. 9).

### ***Technologieën ten uitvoer leggen ten dienste van een flexibel/moduleerbaar beheer van het verkeer***

Bovendien "moet een flexibel beheer van het verkeer worden ontwikkeld en uitgevoerd via technologische oplossingen (automatische verbindingen enz.) en via de verzameling van gegevens over de staat van de infrastructuur en het verkeer (big data). De vervoersoperatoren moeten worden aangemoedigd om een opendatapolitiek te voeren, zowel voor de verschillende beleidsniveaus als voor de ontwikkelaars van beleidsinstrumenten en operationele tools" ([CRB 2018-1750](#), blz. 12 ; [CRB 2018-1000](#)).

## **2.3 Onderzoek, innovatie en concurrentievermogen**

Overweging van de aanbevelingen van de EC (13): Er moeten met name meer concrete en kwantificeerbare doelstellingen met betrekking tot energiezekerheid, de interne markt en onderzoek, innovatie en concurrentievermogen worden opgenomen (...)

Aanbeveling 5 van de EC: De tussen nu en 2030 te verwezenlijken nationale doelstellingen en financieringsdoelstellingen op het gebied van onderzoek, innovatie en concurrentievermogen verduidelijken, met name in verband met de energie-unie, zodat deze gemakkelijk meetbaar zijn (...).

### ***De toekomst van het concurrentievermogen van de Belgische economie en in het bijzonder van haar industrie in de context van een energietransitie veiligstellen***

De Raad acht het noodzakelijk dat de komende energietransitie het behoud en de ontplooiing garandeert van een sterke en competitieve Belgische industrie die borg staat voor kwaliteitsvolle jobs en de creatie van toegevoegde waarde in de nationale economie (CRB 2017-2055).

Volgens de Raad zal België de uitdaging van de significante impact die de energietransitie zal hebben op het concurrentievermogen van de Belgische economie, en in het bijzonder op haar industrie, het hoofd moeten bieden. Het is zijns inziens essentieel dat de energietransitie de realiteit van de Belgische economie en van haar industrie mee opneemt in de definiëring van de energievisie, maar ook in het kader van de toekomstige verbintenissen van België in termen van energie- en klimaatbeleidsdoelstellingen (omschreven in de eerste twee alinea's van punt 2). Dat is belangrijk om de ontwikkeling van de Belgische economie in haar geheel en de banen die eruit voortvloeien te waarborgen (CRB 2017-2055).

Voorts is het belangrijk dat de Belgische ondernemingen kunnen blijven investeren om efficiëntere processen op het vlak van CO<sub>2</sub> te ontwikkelen. Het spreekt voor zich dat dergelijke investeringen/innovaties gedaan worden indien ze rendabel en concurrentieel zijn, met inachtneming van de mondiale economische context en het door de overheid gedefinieerde kader (CRB 2017-2055).

### ***Competitieve en betaalbare energieprijzen garanderen voor alle Belgische consumenten***

De Raad benadrukt dat het belangrijk is om rekening te houden met de impact van de mogelijke stijging van de kostprijs van het energiesysteem op de competitiviteit van de bedrijven en de betaalbaarheid voor de gezinnen, bij de keuze van het transitiepad, bij de maatregelen en instrumenten en bij de verdeling van kosten en baten (CRB 2017-2055).

### ***Energienorm***

De Raad vindt het belangrijk dat, "als bij de 'monitoring' van de energieprijzen een verschil in eindprijzen tussen België en zijn Europese burens wordt geconstateerd, daadwerkelijk maatregelen worden genomen om de concurrentiepositie van de bedrijven te vrijwaren (o.a. in het kader van de energienorm, waarvan de vorm, de samenstelling en het gebruik nog moeten worden gedefinieerd) in aansluiting op de verschillende beleidsniveaus en met betrokkenheid van de relevante stakeholders. De Raad vindt het ook belangrijk dat de genomen maatregelen periodiek geëvalueerd worden en dat bij deze evaluatie ook de impact op alle gebruikers en op de transitie zelf worden bekeken op basis van een volledige en onderbouwde dataset" ([CRB 2017-2055](#), blz. 12 ; [CRB 2018-1750](#), blz. 14).

### ***Een ambitieus innovatiebeleid en meer investeringen***

De Raad beklemtoont dat, "voor een doeltreffende overgang naar een zekere en competitieve koolstofarme energie, een ambitieus innovatiebeleid alsook meer en voortdurende investeringen in de Belgische economie noodzakelijk zullen zijn inzake energie-uitrusting, netwerken, transport, vervoerstechnologieën, infrastructuur, energiezuinige gebouwen, opleiding en vorming, onderzoek en ontwikkeling enz." ([CRB 2017-2055](#), blz. 6).

### ***Innovatie bevorderen als katalysator van de energietransitie en van het concurrentievermogen***

[De energietransitie naar een koolstofarme economie] "zal o.m. een aanpassing van het assortiment van goederen en diensten impliceren", [...] wat "investeringen in innovatie zal vergen. Dergelijke investeringen kunnen niet gebeuren zonder de handhaving van een sterke industriële basis, die België op zijn beurt in staat zal stellen een voorttrekkersrol te vervullen op het vlak van innovatie in de goederen en diensten". [...] "Om een belangrijke speler te kunnen blijven in de [energie]transitie en om de andere sectoren in staat te stellen efficiënter te zijn op het vlak van CO<sub>2</sub>, is het belangrijk dat de Belgische ondernemingen kunnen blijven investeren om efficiëntere procedés in termen van CO<sub>2</sub> te ontwikkelen". [...] "Hiervoor is een industriebeleid nodig dat een positief investeringskader creëert" ([CRB 2017-2055](#), blz. 9). "De nieuwe duurzame energietechnologieën zouden het mogelijk moeten maken stappen vooruit te zetten op de mondiale markt van de energietechnologieën, die in volle groei is" ([CRB 2017-2055](#), blz. 6).

**Rechtvaardige transitie**

Aanbeveling 10 van de EC: Zorgen voor een betere integratie van rechtvaardige en billijke transitie-aspecten.

De Raad is van oordeel dat “de transitie naar een koolstofarme samenleving rechtvaardig moet gebeuren<sup>4</sup>. Dit betekent dat de jobcreaties en de reconversies van jobs die verbonden zijn aan de transitie moeten kaderen binnen de bestaande structuren van de sociale dialoog en de sociale bescherming, van de inspanning inzake opleiding en ontwikkeling van competenties, van respect voor mensen- en arbeidsrechten. Er moet correct worden geanticipeerd op de gevolgen van de energietransitie voor de werkgelegenheid” ([CRB 2017-2055](#), blz. 21; [CRB 2018-1750](#), blz. 14).

“Om de positieve en negatieve impact van de transitie naar een koolstofarme samenleving op de economie en de werkgelegenheid alsook de behoeften inzake opleiding en omscholing te identificeren, roept de Raad op tot de organisatie van een “Nationale conferentie over de rechtvaardige transitie naar een koolstofarme economie” ([CRB 2018-1750](#), blz. 14; [CRB 2019-1100](#), blz. 5).

---

<sup>4</sup> Het begrip rechtvaardige transitie voor iedereen naar een ecologisch duurzame economie werd ontwikkeld in de resolutie betreffende "duurzame ontwikkeling, waardig werk en groene jobs" die werd goedgekeurd door de 102de zitting van de algemene conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) dd. 19 juni 2013 en het werd opgenomen als overweging van de Overeenkomst dd. 12 december 2015 in het kader van de conferentie van Parijs van de partijen bij de Conventie van de Verenigde Naties betreffende de klimaatverandering ([CRB 2017-2055](#)), alsook in de "Verklaring van Silezië" (COP24).

## Referenties

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2015), Basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, CRB 2015-2220, [https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-04-17-01-41-17\\_doc171750nl.pdf](https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-04-17-01-41-17_doc171750nl.pdf)

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2017), Sociale, economische en milieu-uitdagingen die moeten worden opgenomen bij het definiëren van een energievisie voor België, CRB 2017-2055, <https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/nl/doc17-2055.pdf>

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2017), Pistes om de energiebehoeften in de vervoersector verder te reduceren, CRB 2017-1750, [https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-04-17-01-41-17\\_doc171750nl.pdf](https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-04-17-01-41-17_doc171750nl.pdf)

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2017), Mobiliteitsbudget, CRB 2017-0885, [https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-04-17-01-41-17\\_doc171750nl.pdf](https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-04-17-01-41-17_doc171750nl.pdf)

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2018), Een performante spoorregulator, CRB 2018-1960, <https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/nl6/doc18-1960.pdf>

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2018), Concrete maatregelen voor het federale deel van het Nationaal Energie-Klimaatplan, CRB 2018-1750, <https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/nl6/doc18-1960.pdf>

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2018), Gemeenschappelijke verklaring: "Van immobiliteit naar mobiliteit: nu handelen om het tij te keren!". CRB 2018-1000, <https://www.ccecrb.fgov.be/p/nl/432/gemeenschappelijke-verklaring-van-immobiliteit-naar-mobiliteit-nu-handelen-om-het-tij-te-keren->

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2019), Ontwerp van Nationaal Energie-Klimaatplan (NEKP), CRB 2019-1100, [https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-06-21-02-40-33\\_CRB20191100adviesNEKPGem.adviesversch.organen.pdf](https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/2019-06-21-02-40-33_CRB20191100adviesNEKPGem.adviesversch.organen.pdf)